

道路事業の事後評価説明資料

〔日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）〕

平成27年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
(1) 事業の目的	.....	P 1
(2) 事業の概要	.....	P 2
2. 現在に至る経緯	.....	P 3
(1) 事業の経緯	.....	P 3
(2) 当該事業における諸条件の変化	.....	P 3
3. 当該道路の役割・効果	.....	P 4
(1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目	.....	P 5
①交通量の変化	.....	P 5
②旅行速度向上・走行時間の短縮	.....	P 6
③交通事故件数の低減	.....	P 7
(2) その他の効果	.....	P 7
①企業進出と雇用創出	.....	P 8
②暮らしの選択肢の拡大	.....	P 10
③広域での交流人口の増加	.....	P 11
④第三次救急医療施設へのアクセス向上	.....	P 12
⑤地域防災への支援	.....	P 13
4. 対応方針（原案）	.....	P 14
参考資料	.....	P 15

1. 事業概要

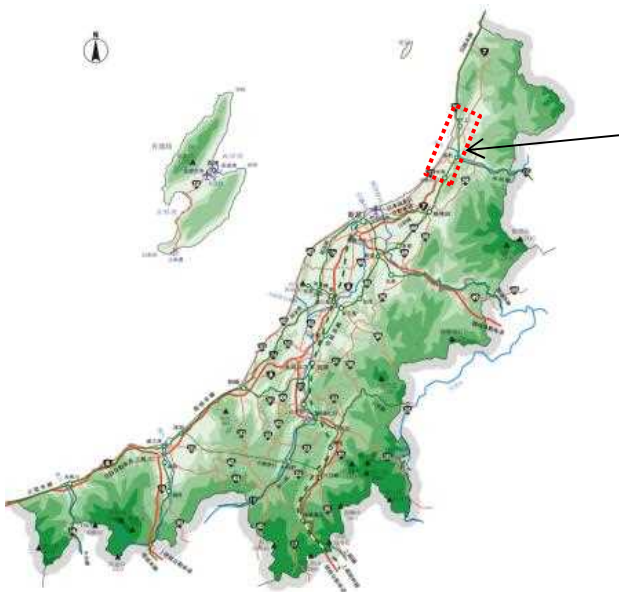
(1) 事業の目的

当該事業は、

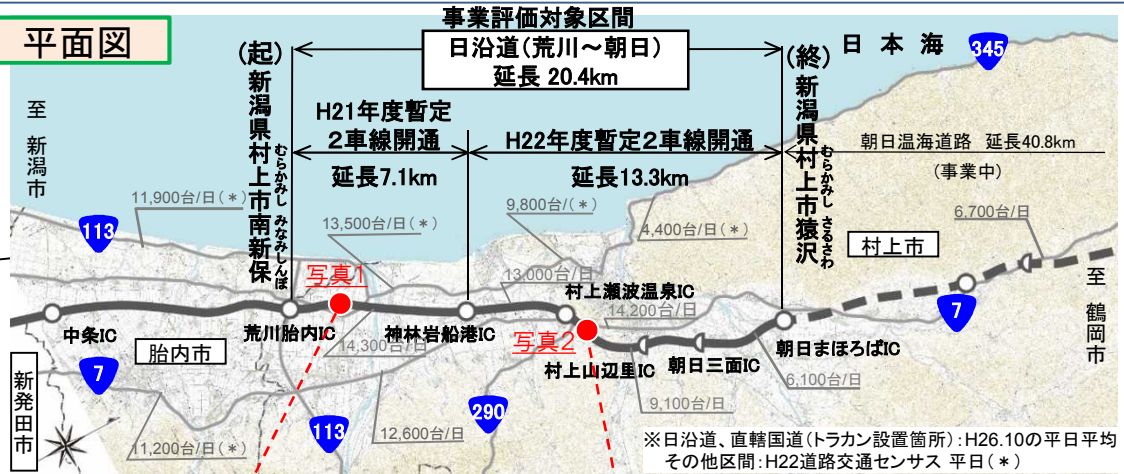
- 高規格幹線道路網の形成
- アクセス時間の短縮による物流の活性化・観光圏域の拡大
- 第三次救急医療施設へのアクセス向上
- 災害に強いネットワークの形成 など

を目的として、日本海沿岸東北自動車道(以下、「日沿道」という)の新潟県村上市(旧荒川町)南新保から同市(旧朝日村)猿沢の延長20.4kmについて整備を行ったものである。

広域位置図



平面図



■写真1: 荒川胎内IC付近から鶴岡市方向



■写真2: 村上瀨波温泉IC付近から新潟市方向

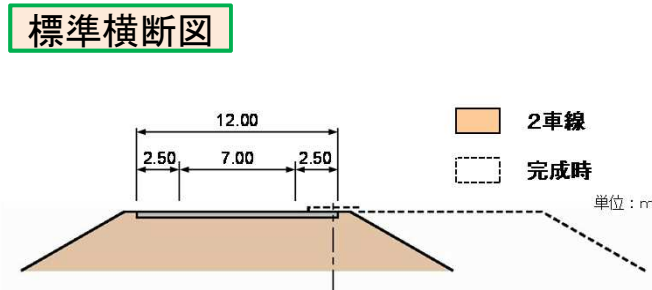
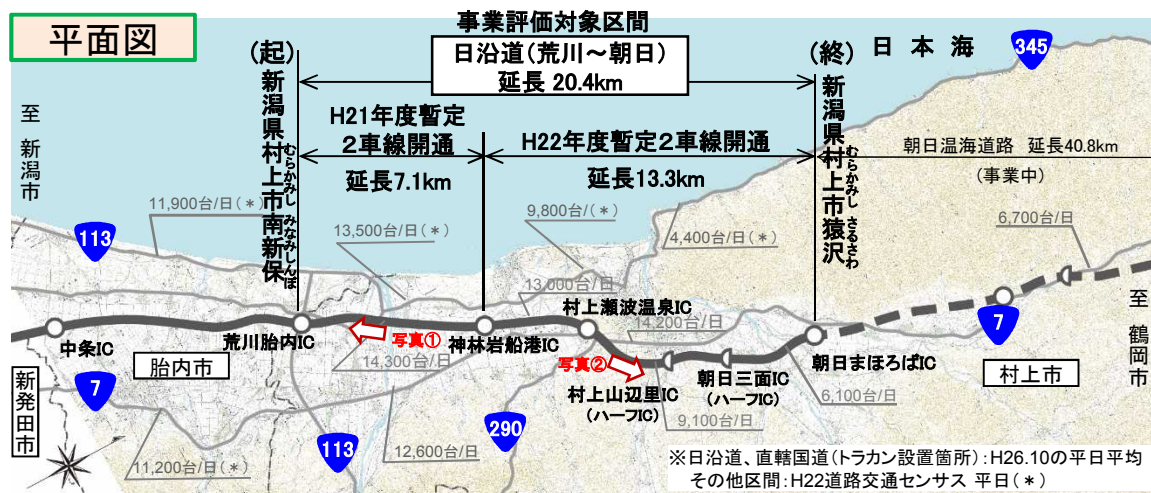


1. 事業概要

(2) 事業の概要

- 事業名：日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）
- 起終点：（起）新潟県村上市南新保（終）新潟県村上市猿沢
- 事業化：平成10年度
- 用地着手：平成12年度
- 全体事業費：約753億円
- 延長：20.4km
- 都市計画決定：平成3年度（荒川胎内IC～村上瀨波温泉IC）※
平成8年度（村上瀨波温泉IC～朝日まほろばIC）※
- 工事着手：平成13年度

※IC名は現在の名称を記載。事業採択時の名称は以下の通り
荒川胎内IC：荒川IC、村上瀨波温泉IC：村上IC、朝日まほろばIC：朝日IC



構造規格	第1種第2級B規格、暫定2車線、設計速度100km/h ※規制速度70km/h
IC	6箇所（うち2箇所はハーフIC）

2車線簡易分離



[写真②. 2車線区間(盛土部)]



[写真③. 2車線区間(切土部)]

2. 現在に至る経緯

(1) 事業の経緯

- 平成元年度：基本計画決定（荒川胎内IC～村上瀨波温泉IC）
- 平成3年度：基本計画決定（村上瀨波温泉IC～朝日まほろばIC）、都市計画決定（荒川胎内IC～村上瀨波温泉IC）
- 平成8年度：都市計画決定（村上瀨波温泉IC～朝日まほろばIC）、整備計画決定
- 平成10年度：事業化（道路公団） ○平成12年度：用地着手 ○平成13年度：工事着手
- 平成17年度：第2回国土開発幹線自動車道建設会議にて新直轄方式への切り替えを決定
- 平成21年度：追加IC(神林岩船港IC、村上山辺里IC、朝日三面IC)の連結許可、
荒川胎内IC～神林岩船港IC 暫定2車線開通[平成22年3月28日]
- 平成22年度：神林岩船港IC～朝日まほろばIC 暫定2車線開通[平成23年3月27日]

※IC名は現在の名称を記載。
事業採択時の名称は以下の通り

- ・荒川胎内IC : 荒川IC
- ・村上瀨波温泉IC : 村上IC
- ・朝日まほろばIC : 朝日IC



(2) 当該事業における諸条件の変化

※新規採択時評価を実施していないため、再評価時（H22）の値を記載

	新規採択時評価※	事後評価
道路構造等	暫定2車線	暫定2車線
総事業費	約759億円	約753億円
交通量	118～178百台/日 〈H17道路交通センサスに基づくH42推計〉	61～143百台/日 〈H26.10機械観測〉
事業期間	平成12年度～平成22年度 〈事業期間11年〉	平成12年度～平成22年度 〈事業期間11年〉



3. 当該道路の役割・効果

<役割・効果の概要>

(1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

①交通量の変化 (5ページ)

- 日沿道（荒川～朝日）の日交通量は6,100～14,300台であり、年々交通量は増加している。
- 全線開通により、国道7号の交通量は約3割減少するなど、並行する一般道への交通負荷が軽減された。

②旅行速度向上・走行時間の短縮 (6ページ)

- 平行する国道7号の旅行速度は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ約2割向上した。これにより国道7号の十文字交差点から猿沢交差点間の所要時間は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ約7分短縮した。
- また日沿道（荒川～朝日）を利用することで、並行する国道7号における所要時間は日沿道（荒川～朝日）開通前の所要時間に比べ約19分短縮する。

③交通事故件数の低減 (7ページ)

- 並行する国道7号とあわせた事故発生件数は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ3割以上減少した。
- 国道7号の死傷事故率は開通前に比べ約5割減少したほか、村上市全体での事故発生件数の減少にも寄与している。

(2) その他の効果

①企業進出と雇用創出 (8～9ページ)

- 日沿道の道路整備を見越し、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカーが進出し、道路ネットワークや港湾を活かし事業規模を順次拡大。地元から大量雇用
- 交通利便性の向上により、地方部での拠点形成が可能となり、生産拠点の拡大や東京から関連企業が進出するなど企業取引の構造変化を可能に。企業立地も順調
- 日沿道（荒川～朝日）の整備により村上市が商品輸送可能な2時間圏域内に入ることから、大手スーパーが日沿道（荒川～朝日）の開通を見据えて村上市内へ店舗を展開。地域内で新たな雇用機会が生まれた。
- 村上市の「地方版総合戦略」では、日沿道の整備による企業進出や人口の流入を期待し、雇用促進を含む企業支援政策の柱の1つとしている。

②暮らしの選択肢の拡大 (10ページ)

- 日沿道の開通により、新潟市への買回品の購入割合が6.4%増加。「暮らし方、生活スタイルの幅が広がった」と実感する市民は46%に達し、週末における買い物やレジャー等の機会が増加したと回答した市民も4割を超えており、村上市民の暮らしの選択肢の拡大に寄与している。

③広域での交流人口の増加 (11ページ)

- 日沿道（荒川～朝日）の開通後に市内海水浴場での県外客入込数は約39%増加（H22比）するなど、広域での観光入込数の増加に寄与している。
- 日沿道（荒川～朝日）の終点部に位置する道の駅「朝日」では供用後の入込客数が55%増加（H22比）。
- 新潟都市圏住民は、村上市や山形県庄内地域への「距離感」が縮まったと感じており、観光来訪者の増加が期待される。

④第三次救急医療施設へのアクセス向上 (12ページ)

- 日沿道（荒川～朝日）の開通により第三次救急医療施設である県立新発田病院へのアクセスが向上し、救急搬送ルートとして年200回以上利用されている。

⑤地域防災への支援 (13ページ)

- 日沿道（荒川～朝日）の整備により、豪雨による現道の浸水被害時における交通確保が可能となり、緊急輸送道路の代替機能が確保され、村上市における地域防災機能が強化された。
- 津波発生時の避難場として指定され、道路周辺住民の安全・安心確保が図られた。

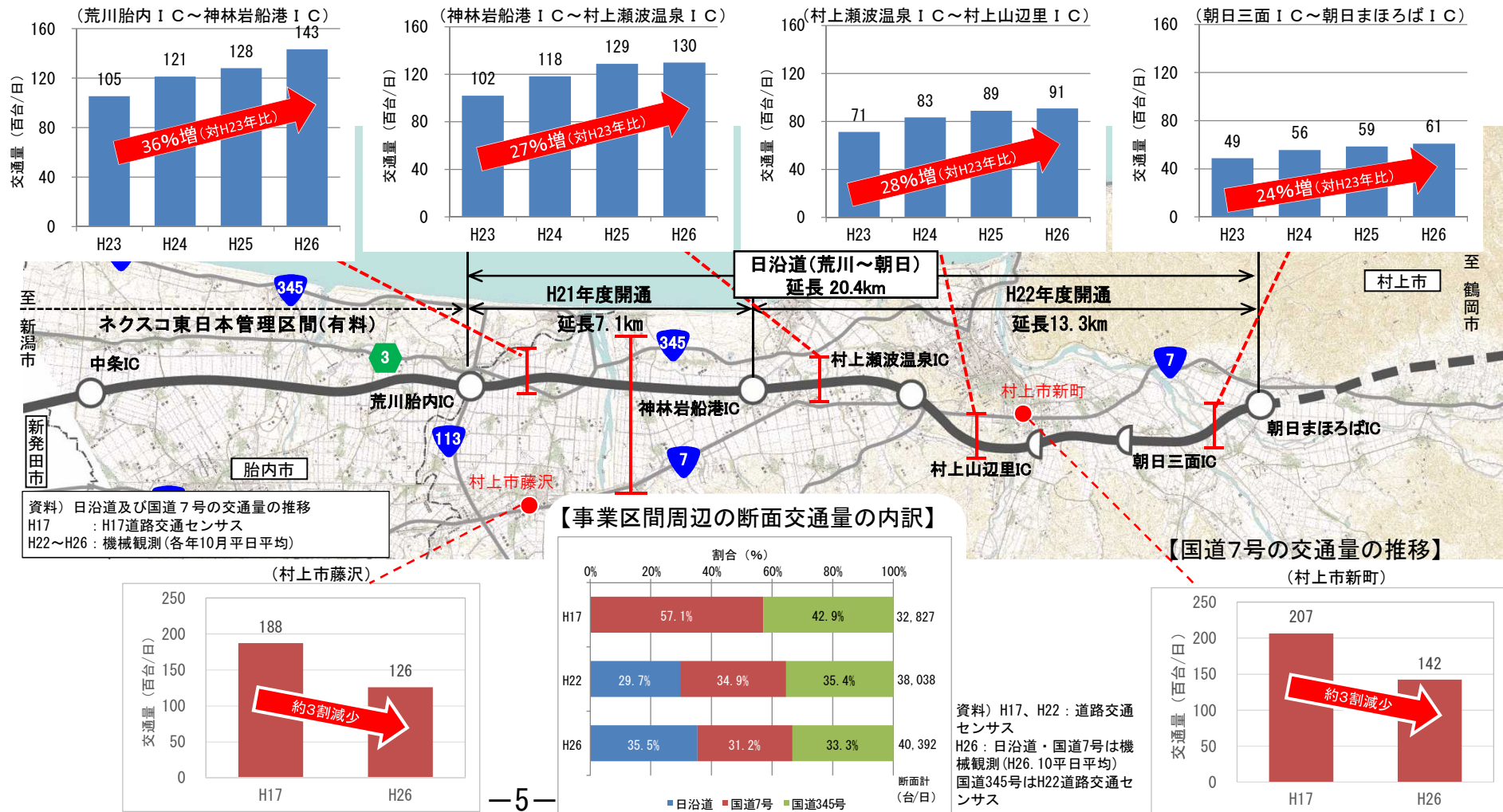
3. 当該道路の役割・効果

(1) 事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

①交通量の変化

○日沿道（荒川～朝日）の日交通量は6,100～14,300台/日（H26）であり、年々交通量は増加している。並行する国道7号、国道345号を含めた断面交通量も開通前（H17）と比べ約23%増加している。

○全線開通後、日沿道（荒川～朝日）に並行する区間の国道7号の交通量（H26）は開通前（H17）より約3割減少しており、交通負荷が軽減された。



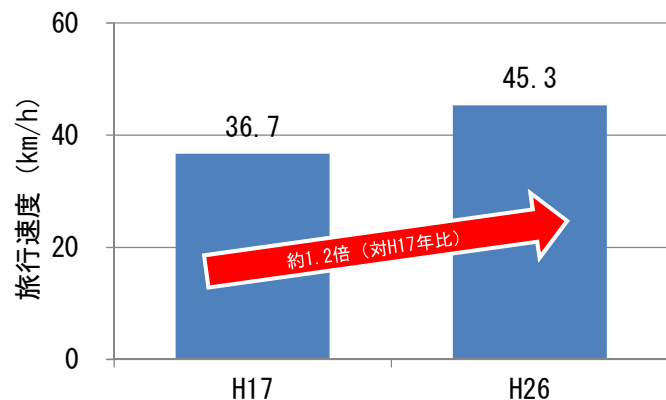
3. 当該道路の役割・効果

②旅行速度向上・走行時間の短縮

- 平行する国道7号の旅行速度は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ約2割向上した。これにより国道7号の十文字交差点から猿沢交差点間の所要時間は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ約7分短縮した。
- また日沿道（荒川～朝日）を利用することで、所要時間（荒川胎内IC～朝日まほろばICと並行する国道7号十文字交差点～猿沢交差点間の所要時間を比較）は約19分短縮した。

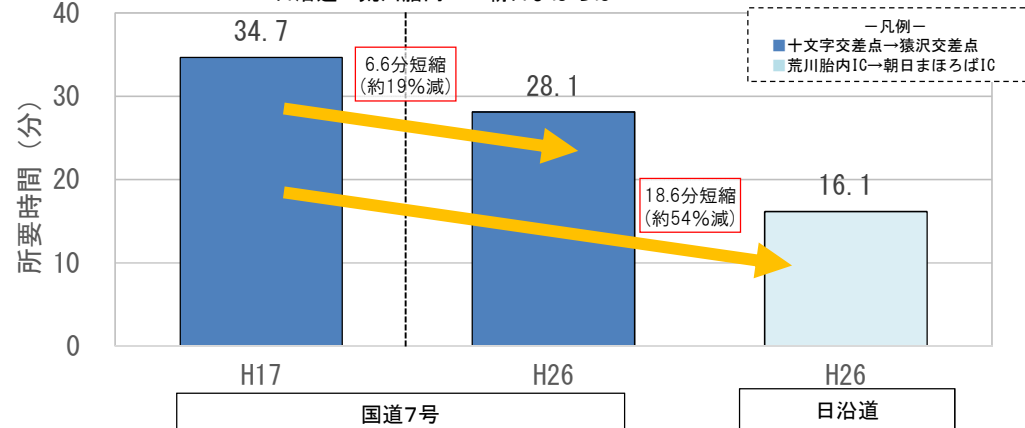


【旅行速度の変化】 国道7号：十文字交差点～猿沢交差点



資料) H17：H17道路交通センサス 混雑時平均
H26：プローブデータ (H26.10平日平均)

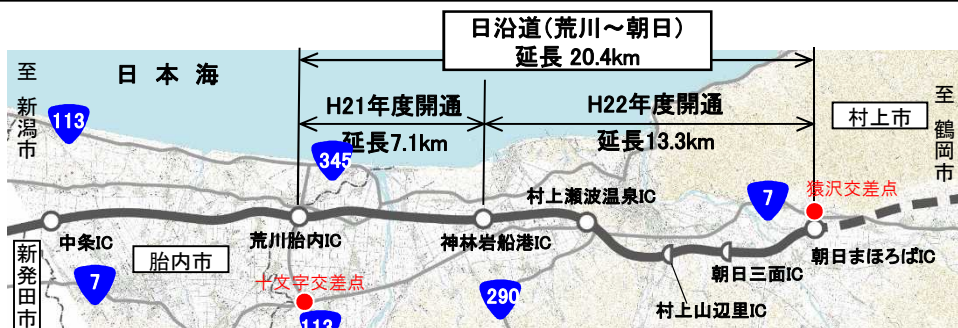
【所要時間の変化】 国道7号：十文字交差点～猿沢交差点
日沿道：荒川胎内IC～朝日まほろばIC



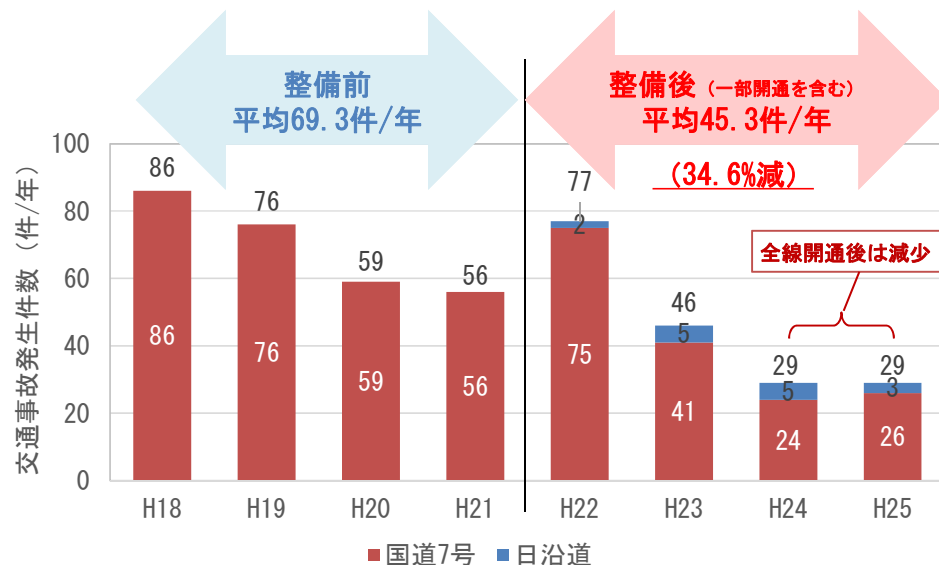
3. 当該道路の役割・効果

③交通事故件数の低減

○並行する国道7号とあわせた交通事故発生件数は、日沿道（荒川～朝日）の開通前に比べ3割以上減少した。
 ○国道7号の死傷事故率は開通前に比べ約5割減少したほか、村上市全体での事故発生件数の減少にも寄与している。



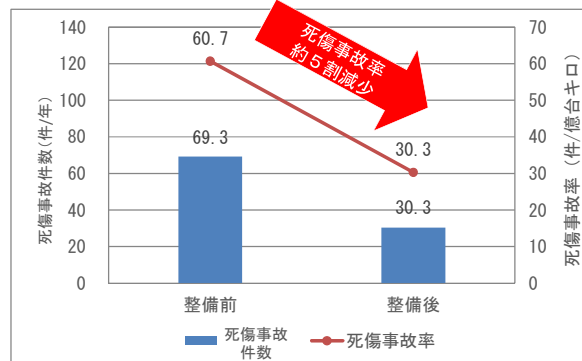
【日沿道及び国道7号の交通事故発生件数
 (事業区間及びその並行区間)】



資料) 国道7号: ITARDAデータ (H18. 1. 1～H25. 12. 31)、日沿道: 交通事故統計原票 (H22. 1. 1～H25. 12. 31)

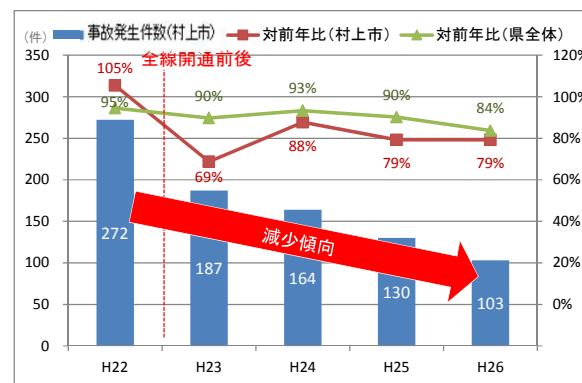
【国道7号の死傷事故件数・死傷事故率】

【国道7号: 十文字交差点～猿沢交差点】



資料) 整備前: ITARDAデータ (H18. 1. 1～H21. 12. 31)
 整備後: ITARDAデータ (H23. 1. 1～H25. 12. 31)

【村上市全体の事故発生件数】



資料) 新潟県警HPより

3. 当該道路の役割・効果

(2) その他の効果

① 企業進出と雇用創出

- 日沿道の道路整備を見越し、新潟県村上市に航空機内装品の世界トップメーカーが進出
- 道路ネットワークや港湾を活かし事業規模を順次拡大。地元から大量雇用
- 交通利便性の向上により、地方部での拠点形成が可能となり、生産拠点の拡大や東京から関連企業が進出するなど企業取引の構造変化を可能に。企業立地も順調

【(株)新潟ジャムコの進出】

世界シェア約5割! **世界シェア約2割!**

化粧室(ラバトリー) 厨房設備(ギャレー)

航空機内装品製造メーカー

【事業規模の拡大】

- ・操業開始(H2)
- ・増築(H3~)
- ・開通を機に、新規に倉庫を建設(H26)

※写真:(株)ジャムコのHPより

現在は、操業当初の約6倍の面積

新潟進出の決め手は日沿道の計画
順次開通する日沿道を活用して事業を展開

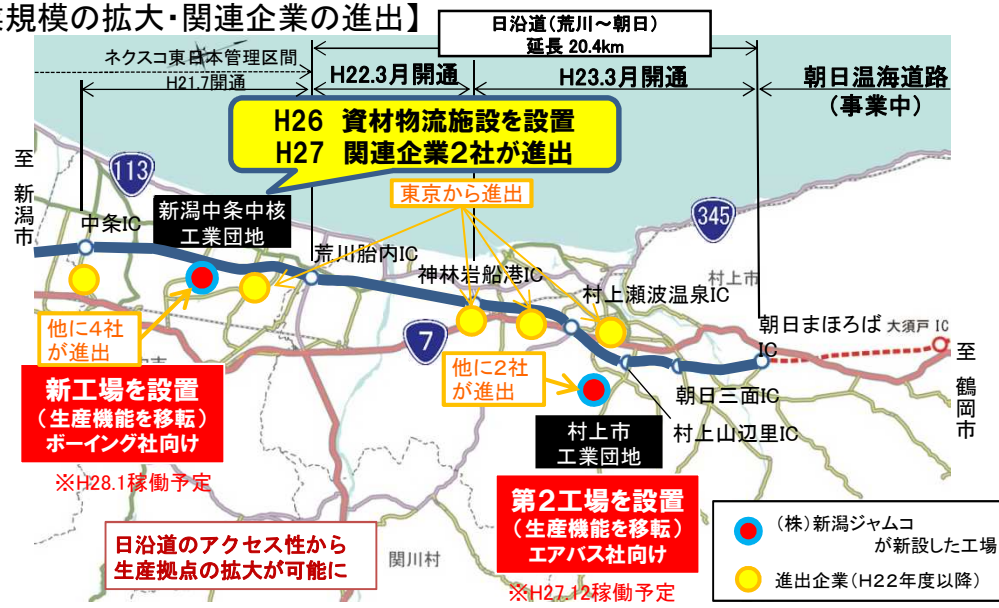
【社員を増員】

- ・好調な業績、今後の需要見通しを踏まえ、H25~26年で300名から **250名増員**し、550名に
- ・H25、H26ともに **地元新卒者を約40名採用**
[新卒者は、概ね高卒30名、大卒10名]

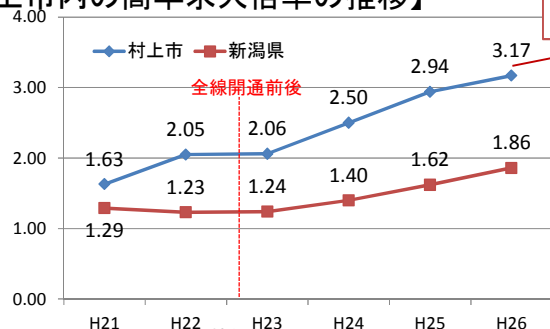
※各種データ:(株)新潟ジャムコへのヒアリング(H27.2より)



【事業規模の拡大・関連企業の進出】



【村上市内の高卒求人倍率の推移】



資料)ハローワーク村上:雇用統計情報より

県平均に比べて、
約2倍の水準で推移

- ・企業の進出は日沿道による東京までのアクセスが良いことです。
- ・日沿道のアクセス性から、村上に続き中条にも設置を決めました。
- ・2年前は社員が300名でしたが、業績が好調なことから、550名に増やしました。
- ・関連企業も東京から新潟に移転してきており、東京でなければ出来ないことはありません。

▲新潟ジャムコ ヒアリング(H27.2.13)

今後

朝日温海道路の開通により、日本海側の企業間の更なる連携が期待される

3. 当該道路の役割・効果

①企業進出と雇用創出

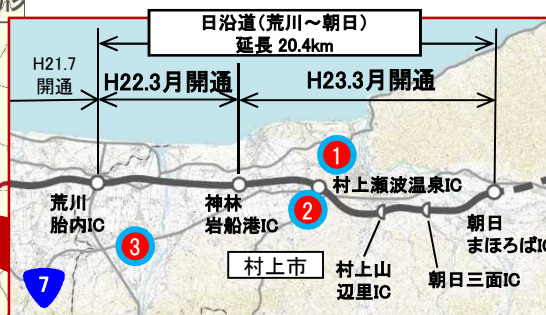
- 日沿道（荒川～朝日）の整備により村上市が商品輸送可能な2時間圏域内に入ることから、大手スーパーが開通を見据えて村上市内へ店舗を展開。地域内で新たな雇用機会が生まれた。
- 村上市の「地方版総合戦略」では、日沿道の整備による企業進出や人口の流入を期待し、雇用促進を含む企業支援を政策の柱の1つとしている。



【村上市内における(株)原信の事業展開】

資料)ヒアリング(H27.10.22)

- 時間短縮と定時制向上となる道路整備を前提**に、自社物流センターから配送可能な**2時間圏域内**に入ることから、平成21年に村上市内へ初出店。
- 順次出店が進み、**現在3店舗**を展開。**地元から多数の従業員を雇用**(合計で**333名**※)。
- 長岡市の物流センターより、**日沿道を利用**して各店舗へ**毎日4回の商品輸送**を実施。



出店年月	店舗名	従業員※
H21.6	①村上西店 (村上西ショッピングセンター)	95人
H22.10	②村上インター店 (原信マーケットシティ村上)	108人
H26.11	③荒川店	130人

※正社員除くパート・アルバイトの在籍人数(H27.9末現在)

【村上市における地方創生の取組み(地方版総合戦略)】

資料)村上市HPより

- 「まち・ひと・しごと創生法」に基づく**地方版総合戦略**において、**雇用促進の政策**を展開。

政策理念	政策の方向性
1. 雇用を拡大し、賑わいと活気のあるまちをつくる	1 企業への支援と産業の活性化
2. 個性ある魅力高め、人をひきつけるまちをつくる	2 新たな魅力づくり等による交流人口の拡大
3. 結婚や子育てを応援し、若者が暮らしやすいまちをつくる	3 結婚、出産、子育てしやすい環境づくり
4. 地域の連携により、支え合いのまちをつくる	4 地域の連携による元気づくりと人づくり

村上市の「地方版総合戦略」においては、雇用促進に向けた取組みを重視しており、日沿道の整備による企業の進出や人口の流入を期待しています。

村上市政策推進課ヒアリング(H27.10.23)

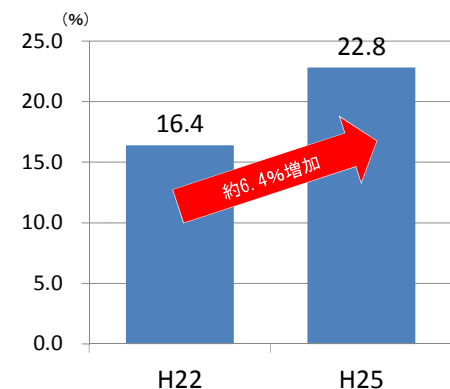
3. 当該道路の役割・効果

②暮らしの選択肢の拡大

○村上市民は趣味・行楽や買回品の購入などで、多様な施設が集積する新潟市に出かける割合が高い。
 ○日沿道（荒川～朝日）の開通により、新潟市への買回品の購入割合が6.4%増加（H22比）。「暮らし方、生活スタイルの幅が広がった」と実感する市民は46%に達し、週末における買い物やレジャー等の機会が増加したと回答した市民も4割を超えており、村上市民の暮らしの選択肢の拡大に寄与している。

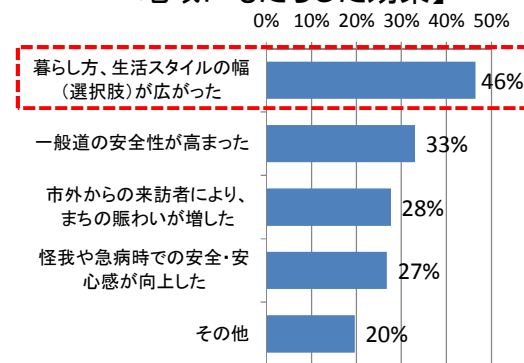


【村上市の買い物利用地区割合（買回品）】



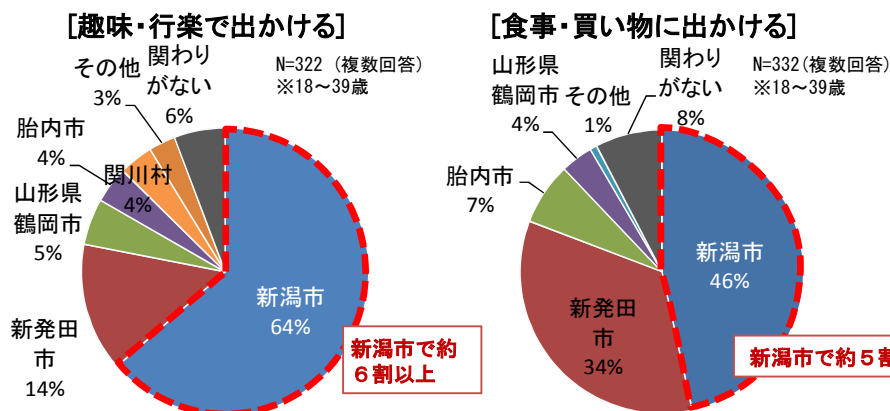
資料)「中心市街地に関する県民意識・消費動向調査」新潟県
 [対象]買回品、[調査期間]H22: H22年8～11月、H25: H25年8～9月
 [買い物利用地区]新潟市(旧新潟市・旧亀田町地区)

【日沿道が開通したことで地域にもたらした効果】



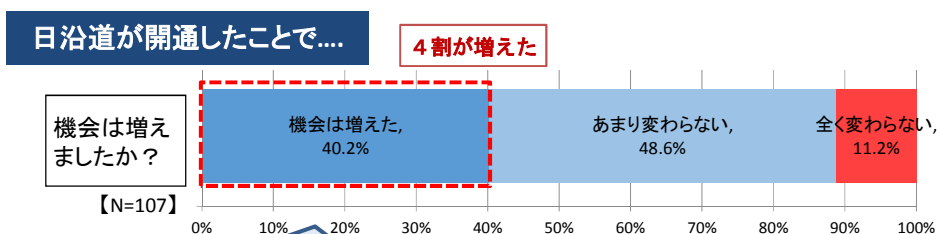
資料) WEBアンケート調査 (H27年2月)
 [対象]村上市在住者112名

【村上市民の近隣市町村との関わり】



資料)「今後のまちづくりのための『市民アンケート』」村上市、H27年5月実施

【開通による「週末の買い物・レジャー等」の機会の変化】



資料) WEBアンケート調査 (H27年2月)
 [対象]村上市在住者112名

『日沿道があるから新潟市へ』

家からインターチェンジが近いので、商業施設などへ行く時間が半分くらいになった。出かけようという気になり、外出の回数は倍以上にはなった。(女性・40代)

資料) グループミーティング調査 (H27年3月)

3. 当該道路の役割・効果

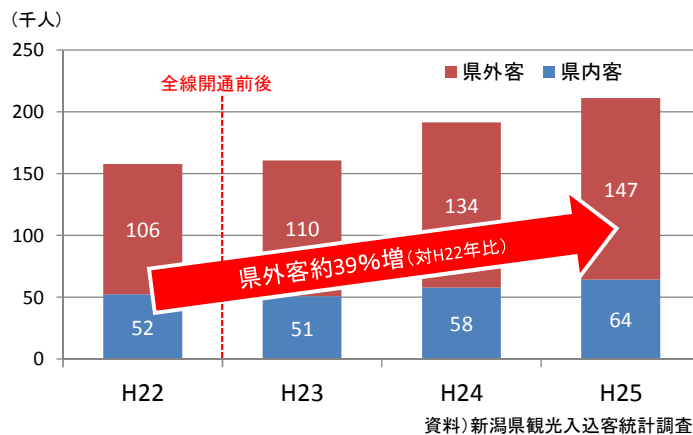
③広域での交流人口の増加

- 日沿道（荒川～朝日）の開通後に市内海水浴場での県外客入込数は約39%増加（H22比）するなど、広域での観光入込数の増加に寄与している。
- 日沿道（荒川～朝日）の終点部に位置する道の駅「朝日」では供用後の入込客数が55%増加（H22比）。
- 新潟都市圏住民は、村上市や山形県庄内地域への「距離感」が縮まったと感じており、観光来訪者の増加が期待される。

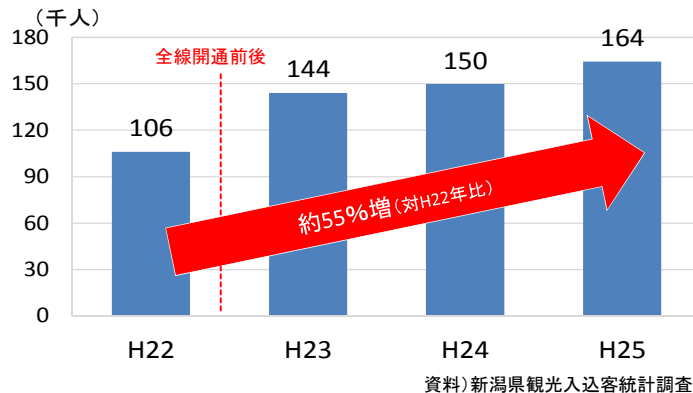
【主要観光地と観光入込数】



【村上市の海水浴場の入込数】

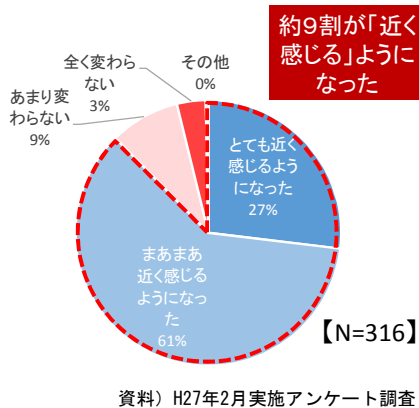


【道の駅「朝日」の入込客数の推移】



【新潟都市圏住民の距離感】

Q. 村上市や山形県庄内地域（鶴岡市・酒田市等）への距離感は変わりましたか？



資料)新潟県観光入込客統計調査(平成25年、5万人以上の主要観光地より抜粋)
海水浴場は、「新潟県観光総合ガイド」にいた観光ナビ

3. 当該道路の役割・効果

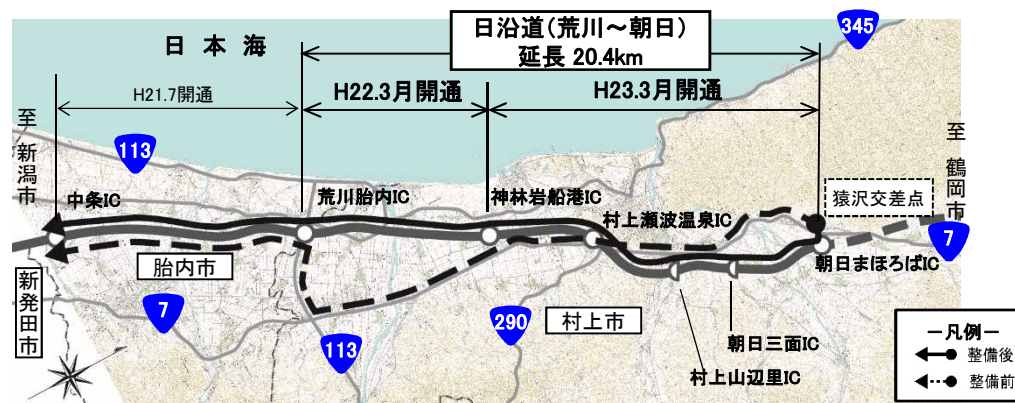
④第三次救急医療施設へのアクセス向上

○日沿道（荒川～朝日）の開通により第三次救急医療施設である県立新発田病院へのアクセスが向上し、救急搬送ルートとして年200回以上利用されている。また村上道路ステーションはドクターヘリの緊急離着陸場としても活用。

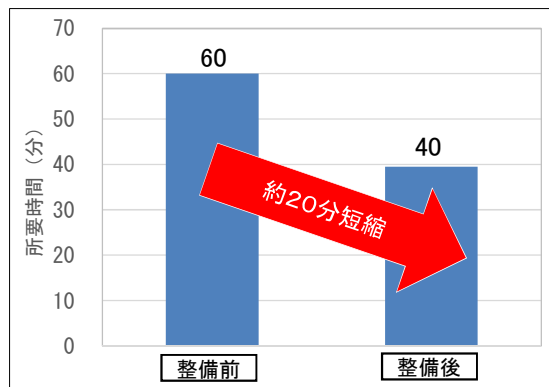
■県立新発田病院との位置関係



【猿沢交差点から県立新発田病院への経路】



【猿沢交差点から県立新発田病院への所要時間】



資料)整備前:H22道路交通センサス 昼間12時間平均旅行速度(平日)
整備後:日沿道はH26.10平日のプロブデータ
その他の区間:H22道路交通センサス昼間12時間平均旅行速度(平日)

【救急医療での日沿道の活用実態】

市外への搬送状況	<ul style="list-style-type: none"> 市外(管轄外)への搬送先は、県立新発田病院が多い。(全体の7割以上) 夜間や土日など、市内病院で対応できない整形外科の患者や、転院搬送が多数。
日沿道の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 238回/年 平成23～26年平均(1～12月)
日沿道開通による効果	<ul style="list-style-type: none"> 朝日まほろばIC延伸後は、新発田市以南への搬送時間短縮の効果が大きい。感覚的に「10分程度」短縮 日沿道は平坦で信号が無いため、搬送時の患者への負担が大きく軽減された。 7号の交通量も減少し、7号利用時の搬送も円滑になった。

資料)村上市消防本部ヒアリング(H25.6実施、H27.9一部補足)

3. 当該道路の役割・効果

⑤地域防災への支援

- 日沿道（荒川～朝日）の整備により、豪雨による現道の浸水被害時における交通確保が可能となり、緊急輸送道路の代替機能が確保され、村上市における地域防災機能が強化された。
- 津波発生時の避難場として指定され、道路周辺住民の安全・安心確保が図られた。

【平成16年7月新潟・福島豪雨時の通行規制状況】



えびえ
 【海老江集落と津波第一次避難場所】



資料)「津波ハザードマップ」平成26.9月、村上市

【日沿道(荒川～朝日)周辺の浸水想定区域及び津波浸水深】



資料)「国土数値情報 浸水想定区域データ」平成23年度、国土交通省

◇日沿道を津波の第一次避難場所に指定

えびえ
 村上市の海老江集落(410人)は、日沿道を津波時の第一次避難場所として指定し、地域防災計画やハザードマップに位置づけた。

<避難場所及び避難対象人数>

- ①荒川バスストップ: 410名
- ②市道横断ボックス横法面及び路肩用地: 100名

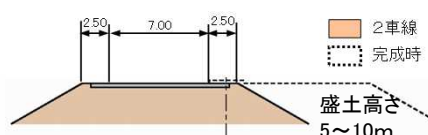


①荒川バスストップ[荒川バス停車帯敷地内空き地]



②市道横断ボックス横法面及び路肩用地津波避難場所計画地(避難階段)

【対象区間の道路構造】



4. 対応方針（原案）

1. 今後の事後評価及び改善措置の必要性

- ・日沿道（荒川～朝日）は、高規格幹線道路であり、日本の骨格を形成する重要な道路として、物流の活性化や観光圏域の拡大、第三次救急医療施設へのアクセス向上、災害に強いネットワーク形成など様々な役割を果たしている。
- ・日沿道（荒川～朝日）の整備により、「高規格幹線道路網の形成」とともに、「地域経済の活性化や生活の利便性・安全性向上への効果」は村上市及び周辺の圏域全体で効果が確認されていることから、今後の事後評価及び当面の改善措置の必要性はない。

2. 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・同種事業の計画・調査にあたっては、経済や観光に係る関係者から情報収集を行うなど、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。
- ・なお、事業評価手法の見直しの必要性については、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考えるが、今後はビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。

參考資料

客觀的評價指標抽出資料

◆客観的評価指標抽出資料

1) 客観的評価指標

〈事業採択の前提条件に対応する事後評価項目〉

項目	評価項目
I. 事業の効率性	◆ 交通量の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◆ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◇ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※1、乖離の要因等)
	◇ 事業期間短縮(遅延)による社会的便益(損失)(便益増減額と費用増減額を計測)
	◇ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較※2、乖離の要因等)
	◆ 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較)
II. 事業実施環境	○ 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況

※1 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※2 コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい

〈事後の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目〉

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
I. 活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間(人・時間)及び削減率
		○ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況
		○ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況
		● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況
		● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況
		● 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況
		● 重要港湾もしくは国際拠点港湾へのアクセス向上の状況
	物流効率化の支援	○ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消
		○ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果
	都市の再生	○ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果
		○ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果
		○ 中心市街地内で行われたことによる効果
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上
		□ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった
		□ 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり
		□ 地域高規格道路の位置付けあり
	国土・地域ネットワークの構築	■ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(A'路線としての位置づけがある場合)
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□ 現道等における交通不能区間が解消
□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消		
● 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況		

※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

政策目標		評価項目
大項目	中項目	
Ⅰ. 活力	個性ある地域の形成	○ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況
		○ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果
		● 主要な観光地へのアクセス向上による効果
		○ 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果
Ⅱ. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	○ 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況
		□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり □ 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成
安全で安心できるくらしの確保	● 第三次救急医療施設へのアクセス向上の状況	
Ⅲ. 安全	安全な生活環境の確保	● 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況
		○ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヶ年計画に位置づけのある路線(以下「緊急輸送道路」という)として位置づけあり
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能(A'路線としての位置づけがある場合)
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消
□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消		
Ⅳ. 環境	地球環境の保全	◆ 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	◆ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		◆ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		◇ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況
○ その他、環境や景観上の効果		
Ⅴ. その他	他のプロジェクトとの関係	○ 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果
		○ 他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	○ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果

※ ○印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。

◇印の指標は定量的な記述により効果を確認する。

□印の指標については定性的に効果の有無を確認する。

※ ●、◆、■は該当する指標を示す。

○事後評価実施時点における評価指標該当項目

事業採択の前提条件に対応する事後評価項目

- ・交通量（日沿道整備により並行する一般道の交通負荷が軽減） 【P5で詳述】
国道7号：整備前：20,673台/日 → 整備後：14,242台/日（約3割減）
※整備前：H17道路交通センサス、整備後：H26.10機械観測
- ・平均旅行速度（日沿道整備により並行する一般道の旅行速度が向上） 【P6で詳述】
（十文字交差点～猿沢交差点）
整備前36.7km/h → 整備後45.3km/h（8.6km/h向上）
※整備前：H17道路交通センサス（混雑時）、整備後：H26プローブデータ（H26.10平日平均）
- ・交通事故（日沿道整備により並行する一般道の交通事故発生件数が減少） 【P7で詳述】
【死傷事故件数】整備前69.3件/年 → 整備後30.3件/年（39.0件/年減少）
【死傷事故率】整備前60.7件/億台キロ → 整備後30.3件/億台キロ（30.4件/億台キロ減少）
※整備前：H18～H21年、整備後：H23～H25年 ITARDAデータより
- ・費用対効果 $B/C=1.4$
※3便益による費用対効果

事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目

I. 活力

- (1) 円滑なモビリティの確保
 - ・現道等の渋滞損失時間の削減量＝約41.2万人時間/年
（整備なし51.4万人時間/年 → 整備あり10.2万人時間/年）
 - ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上 / ・新潟駅（新幹線駅）へのアクセス向上
 - ・新潟空港へのアクセス向上
- (2) 物流効率化の支援
 - ・国際拠点港湾である新潟港へのアクセス向上
- (3) 国土・地域ネットワークの構築
 - ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。
 - ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短距離で連絡する路線を構成する。
 - ・国道7号沿道の商業施設へのアクセス向上
- (4) 個性ある地域の形成
 - ・主要な観光地へのアクセス向上
海水浴など観光による地域経済活性化に寄与 【P11で詳述】

II. 暮らし

- (1) 安全で安心できるくらしの確保
 - ・第三次救急医療施設である県立新発田病院へのアクセス向上 【P12で詳述】
猿沢交差点→県立新発田病院：20分短縮（整備前：60分 → 整備後：40分）

III. 安全

- (1) 安全な生活環境の確保
 - ・現道の交通量が減少 【P5で詳述】
整備前：20,673台/日 → 整備後：14,242台/日（約3割減）
※整備前：H17道路交通センサス、整備後：H26.10機械観測値
- (2) 災害への備え
 - ・第一次緊急輸送道路として位置づけあり

IV. 環境

- (1) 地球環境の保全
 - ・費用便益分析対象区間のCO₂排出量の削減量＝約5,639t-CO₂/年
（整備なし約401,814t-CO₂/年 → 整備あり約396,175t-CO₂/年）
- (2) 生活環境の改善・保全
 - ・費用便益分析対象区間のNO₂排出削減量＝約26.0t-NO₂/年
（整備なし約1,560.3t-NO₂/年 → 整備あり約1,534.3t-NO₂/年）
 - ・費用便益分析対象区間のSPM排出削減量＝約4.5t-SPM/年
（整備なし約135.3t-SPM/年 → 整備あり約130.8t-SPM/年）

※上記の渋滞損失時間・CO₂・NO₂・SPM排出量は、整備ありなしの交通量配分結果を用いて算出

◆費用対効果算出資料

様式-2

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他別
日本海沿岸東北自動車道	荒川～朝日	L=20.4km	高規格道路	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
10,600～18,300	2	北陸地方整備局

① 費用

	事業費	維持管理費	合計
基準年	平成27年度		
単純合計	722億円	285億円	1,007億円
基準年における 現在価値(C)	917億円	149億円	1,066億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成27年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	49.1億円	11.9億円	8.4億円	69.4億円
基準年における 現在価値(B)	1,072億円	258億円	192億円	1,523億円

③ 結果

費用便益比(B/C)	1.4
経済的純現在価値(B-C)	456億円
経済的内部収益率(EIRR)	6.4

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化(事業全体)

様式-3①

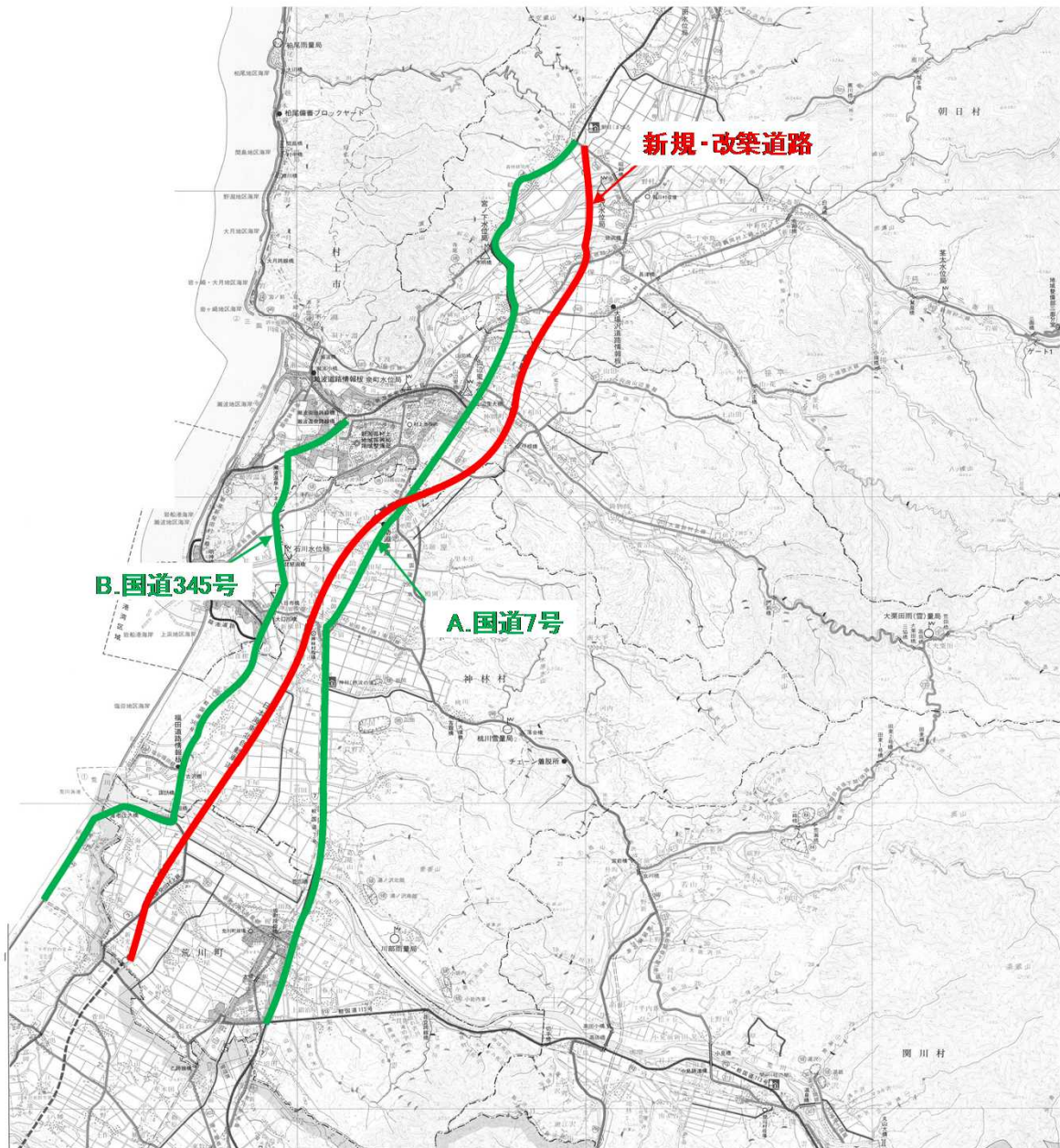
事業名 日本海沿岸東北自動車道(荒川~朝日)

(推計時点 H42年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 L=20.4km	交通量 ^{※1}	[台/日]		15,300	
	走行時間 ^{※2}	[分]		19	
	走行時間費用 ^{※3}	[億円/年]		55.94	
②主な周辺道路 ^{※4}	A. 国道7号 現道 L=21.9km	交通量	[台/日]	14,900	7,800
		走行時間	[分]	30	27
		走行時間費用	[億円/年]	83.79	36.27
	B. 国道345号 L=13.4km	交通量	[台/日]	9,500	2,100
		走行時間	[分]	22	19
		走行時間費用	[億円/年]	39.72	7.01
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 L=1097.2km	走行時間費用	[億円/年]	792.82	778.96	
			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 1152.9km	走行時間短縮便益	[億円/年]	916.32	878.17	38.15

- ※1: 当該道路内の平均値または代表的な値を記載する。
- ※2: 配分計算結果を用いる場合と当該道路の代表的な速度から算出する場合がある。
- ※3: 費用便益分析マニュアルに従い車種別、区間別に算出したものの合計値である。
- ※4: 当該事業により大きな変化が生じる道路について3~5路線程度以内で記載する。
- ※5: ②主な周辺道路における交通量の予測地点は、事業全体と残事業で同地点において設定する。

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること



費用便益分析の条件

事業名：日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）

(2)

項目		チェック欄
算出マニュアル	費用便益分析マニュアル (平成20年11月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局)	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他	<input type="checkbox"/>
分析の基本的事項	分析対象期間	50年
	社会的割引率	4%
	基準年次	平成27年度
交通流の推計時点	1時点のみ推計	<input checked="" type="checkbox"/> (H42)
	複数時点での推計	<input type="checkbox"/>
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	<input checked="" type="checkbox"/>
	整備の有無のいずれかのみ推計	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
	いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
推計に用いたOD表	道路交通センサをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	<input checked="" type="checkbox"/> ()
	パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	<input type="checkbox"/>
	その他()	<input type="checkbox"/>
開発交通量の考慮	無	<input checked="" type="checkbox"/>
	有	<input type="checkbox"/>
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	転換率式を用いた配分	<input type="checkbox"/>
	Q-V式と転換率式の併用による配分	<input checked="" type="checkbox"/>
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	<input type="checkbox"/>
	簡易手法	<input type="checkbox"/>
	簡易手法の採択理由	小規模事業である 山間部海岸部で併行道路が少ない その他()
	簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)	
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	<input checked="" type="checkbox"/>
	採用理由を記載	交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量(Qmax~Qmin)の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。
	最終配分の速度	<input type="checkbox"/>
	採用理由を記載	
その他()	<input type="checkbox"/>	

(3)

		項目	チェック欄	
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数	() %
	休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載			
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数	() 日
			採用した通行止め日数の考え方を記載	
			とり止め交通を考慮する	<input type="checkbox"/>
	とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載			
	冬期交通の影響	考慮しない	<input type="checkbox"/>	
		考慮する	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数(年あたり)	(112) 日
			採用した冬期日数の考え方を記載	
			降雪が最初に観測された観測日から最後に観測された日までの日数考慮	
	冬期の走行速度と交通容量の関係			
	設定の考え方を記載			
通常期と冬期の速度比を考慮				
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用 算出根拠を添付すること	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

事業名：日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）

(4)

項目		チェック欄	
費用 の 算 定	事業費	詳細事業計画による値を採用	<input checked="" type="checkbox"/>
		標準投資パターンを採用	<input type="checkbox"/>
		その他()	<input type="checkbox"/>
	維持管理費	維持管理費の設定根拠を記載 北陸地方整備局管内直轄路線の実績値から設定	
	雪寒費	積雪地域または寒冷地域である	<input checked="" type="checkbox"/>
	その他		
4. その他			

費用の現在価値算定表

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

箇所名: 日本海沿岸東北自動車道(荒川~朝日)(事業全体)

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
				0.30		20.4	6.15
基準年度	H 27		91.1				
-6年目	H 17	1.4802	99.6	191.74	267.98		
-5年目	H 18	1.4233	98.7	94.09	126.65		
-4年目	H 19	1.3686	97.6	139.37	178.12		
-3年目	H 20	1.3159	96.8	126.21	156.33		
-2年目	H 21	1.2653	95.6	106.19	128.04		
-1年目	H 22	1.2167	93.7	64.40	76.18		
供用開始年次	H 23	1.1699	92.1			5.86	6.78
1年目	H 24	1.1249	91.3			5.86	6.57
2年目	H 25	1.0816	91.1			5.86	6.34
3年目	H 26	1.0400	91.1			5.69	5.92
4年目	H 27	1.0000	91.1			5.69	5.69
5年目	H 28	0.9615	91.1			5.69	5.48
6年目	H 29	0.9246	91.1			5.69	5.27
7年目	H 30	0.8890	91.1			5.69	5.06
8年目	H 31	0.8548	91.1			5.69	4.87
9年目	H 32	0.8219	91.1			5.69	4.68
10年目	H 33	0.7903	91.1			5.69	4.50
11年目	H 34	0.7599	91.1			5.69	4.33
12年目	H 35	0.7307	91.1			5.69	4.16
13年目	H 36	0.7026	91.1			5.69	4.00
14年目	H 37	0.6756	91.1			5.69	3.85
15年目	H 38	0.6496	91.1			5.69	3.70
16年目	H 39	0.6246	91.1			5.69	3.56
17年目	H 40	0.6006	91.1			5.69	3.42
18年目	H 41	0.5775	91.1			5.69	3.29
19年目	H 42	0.5553	91.1			5.69	3.16
20年目	H 43	0.5339	91.1			5.69	3.04
21年目	H 44	0.5134	91.1			5.69	2.92
22年目	H 45	0.4936	91.1			5.69	2.81
23年目	H 46	0.4746	91.1			5.69	2.70
24年目	H 47	0.4564	91.1			5.69	2.60
25年目	H 48	0.4388	91.1			5.69	2.50
26年目	H 49	0.4220	91.1			5.69	2.40
27年目	H 50	0.4057	91.1			5.69	2.31
28年目	H 51	0.3901	91.1			5.69	2.22
29年目	H 52	0.3751	91.1			5.69	2.14
30年目	H 53	0.3607	91.1			5.69	2.05
31年目	H 54	0.3468	91.1			5.69	1.97
32年目	H 55	0.3335	91.1			5.69	1.90
33年目	H 56	0.3207	91.1			5.69	1.83
34年目	H 57	0.3083	91.1			5.69	1.76
35年目	H 58	0.2965	91.1			5.69	1.69
36年目	H 59	0.2851	91.1			5.69	1.62
37年目	H 60	0.2741	91.1			5.69	1.56
38年目	H 61	0.2636	91.1			5.69	1.50
39年目	H 62	0.2534	91.1			5.69	1.44
40年目	H 63	0.2437	91.1			5.69	1.39
41年目	H 64	0.2343	91.1			5.69	1.33
42年目	H 65	0.2253	91.1			5.69	1.28
43年目	H 66	0.2166	91.1			5.69	1.23
44年目	H 67	0.2083	91.1			5.69	1.19
45年目	H 68	0.2003	91.1			5.69	1.14
46年目	H 69	0.1926	91.1			5.69	1.10
47年目	H 70	0.1852	91.1			5.69	1.05
48年目	H 71	0.1780	91.1			5.69	1.01
49年目	H 72	0.1712	91.1	-95.53	-16.35	5.69	0.97
合計				626.47	916.95	285.21	149.28
単純事業費計				722.00		285.21	

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
 このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
 (投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

年度 (基準年)	総走行台キロの年次別伸び率 (北陸7Dofa)				GDP テラレタ	割引率 (A)	走行時間短縮便益(億円)				走行経費減少便益(億円)				事故減少便益(億円)				合計 (億円)	
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	全車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	①計	①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	②計	(A)×②	現在価値 ③×(A)	現在価値 ③		便益合計 (①)~(③)	割引率%
供用開始年次	H 21	0.99472	0.98303	0.97629	0.99060	1.1699	21.64	6.33	21.78	49.76	57.58	5.14	1.10	5.78	12.03	13.92	8.48	9.43	70.27	81.32
1年目	H 24	0.99469	0.98273	0.97572	0.99051	1.1249	21.53	6.22	21.25	49.01	55.01	5.12	1.08	5.64	11.84	13.29	8.40	9.22	69.25	77.73
2年目	H 25	0.99466	0.98243	0.97511	0.99042	1.0816	21.41	6.11	20.73	48.25	52.19	5.09	1.06	5.50	11.65	12.61	8.32	9.00	68.23	73.80
3年目	H 26	0.99463	0.98212	0.97448	0.99033	1.0400	21.30	6.01	20.20	47.50	49.40	5.06	1.04	5.36	11.47	11.93	8.24	8.57	69.90	73.80
4年目	H 27	0.99460	0.98179	0.97381	0.99023	1.0000	21.18	5.90	19.67	46.75	46.75	5.03	1.02	5.22	11.28	11.28	8.16	8.16	66.19	66.19
5年目	H 28	0.99457	0.98145	0.97310	0.99014	0.9615	21.07	5.79	19.14	45.99	44.22	5.01	1.01	5.08	11.09	10.67	8.08	7.77	65.17	62.66
6年目	H 29	0.99454	0.98110	0.97236	0.99004	0.9246	20.95	5.68	18.61	45.24	41.83	4.98	0.99	4.94	10.91	10.09	8.00	7.40	64.15	59.31
7年目	H 30	0.99451	0.98074	0.97157	0.98994	0.8990	20.84	5.57	18.08	44.49	39.55	4.95	0.97	4.80	10.72	9.53	7.92	7.04	63.13	56.12
8年目	H 31	0.99448	0.98036	0.97074	0.98984	0.8548	20.72	5.46	17.55	43.73	37.38	4.93	0.95	4.66	10.53	9.00	7.84	6.70	62.11	53.09
9年目	H 32	0.99445	0.97997	0.96986	0.98973	0.8219	20.61	5.35	17.02	42.98	35.33	4.90	0.93	4.52	10.35	8.50	7.76	6.38	61.09	50.21
10年目	H 33	0.99568	0.98583	0.98106	0.99285	0.7903	20.52	5.27	16.70	42.50	33.59	4.88	0.92	4.43	10.23	8.08	7.70	6.09	60.43	47.76
11年目	H 34	0.99566	0.98563	0.98070	0.99280	0.7599	20.44	5.20	16.38	42.01	31.93	4.86	0.90	4.35	10.11	7.68	7.65	5.81	59.77	45.42
12年目	H 35	0.99565	0.98542	0.98032	0.99275	0.7307	20.35	5.12	16.06	41.53	30.35	4.84	0.89	4.26	9.99	7.30	7.59	5.55	59.11	43.19
13年目	H 36	0.99583	0.98520	0.97992	0.99270	0.7026	20.27	5.05	15.73	41.05	28.84	4.82	0.88	4.18	9.87	6.94	7.54	5.30	58.46	41.07
14年目	H 37	0.99581	0.98498	0.97951	0.99264	0.6756	20.18	4.97	15.41	40.56	27.41	4.80	0.86	4.09	9.75	6.59	7.48	5.05	57.80	39.05
15年目	H 38	0.99579	0.98475	0.97908	0.99259	0.6496	20.10	4.89	15.09	40.08	26.04	4.78	0.85	4.01	9.63	6.26	7.43	4.82	57.14	37.12
16年目	H 39	0.99578	0.98452	0.97864	0.99253	0.6246	20.01	4.82	14.77	39.60	24.73	4.76	0.84	3.92	9.51	5.94	7.37	4.60	56.48	35.28
17年目	H 40	0.99576	0.98427	0.97817	0.99248	0.6006	19.93	4.74	14.44	39.12	23.49	4.74	0.82	3.84	9.40	5.64	7.32	4.39	55.83	33.53
18年目	H 41	0.99574	0.98402	0.97768	0.99242	0.5775	19.84	4.67	14.12	38.63	22.31	4.72	0.81	3.75	9.28	5.36	7.26	4.19	55.17	31.86
19年目	H 42	0.99572	0.98376	0.97717	0.99236	0.5553	19.76	4.59	13.80	38.15	21.18	4.70	0.80	3.70	9.16	5.09	7.20	4.00	54.51	30.27
20年目	H 43	0.99577	0.98335	0.97665	0.99230	0.5339	19.58	4.56	13.63	37.96	20.27	4.65	0.79	3.67	9.12	4.87	7.15	3.82	54.23	28.95
21年目	H 44	0.99589	0.98330	0.97620	0.99199	0.5134	19.40	4.53	13.85	37.78	19.40	4.61	0.79	3.68	9.08	4.66	7.09	3.64	53.94	27.69
22年目	H 45	0.99586	0.98326	0.97580	0.99193	0.4936	19.21	4.50	13.88	37.59	18.56	4.57	0.78	3.69	8.99	4.27	6.98	3.31	53.38	26.49
23年目	H 46	0.99581	0.98312	0.97531	0.99186	0.4746	19.03	4.47	13.91	37.41	17.75	4.52	0.78	3.69	8.99	4.27	6.98	3.31	53.38	26.49
24年目	H 47	0.99584	0.98316	0.97531	0.99186	0.4564	18.85	4.44	13.94	37.22	16.99	4.48	0.77	3.70	8.95	4.09	6.92	3.16	53.09	24.23
25年目	H 48	0.99583	0.98312	0.97531	0.99186	0.4388	18.67	4.41	13.96	37.04	16.25	4.44	0.77	3.71	8.91	3.91	6.86	3.01	52.81	23.17
26年目	H 49	0.99582	0.98307	0.97526	0.99186	0.4220	18.48	4.38	13.99	36.85	15.55	4.39	0.76	3.71	8.87	3.74	6.80	2.87	52.53	22.17
27年目	H 50	0.99581	0.98302	0.97521	0.99186	0.4057	18.30	4.35	14.02	36.67	14.88	4.35	0.76	3.72	8.83	3.58	6.72	2.74	52.24	21.19
28年目	H 51	0.99584	0.98297	0.97517	0.99186	0.3901	18.12	4.32	14.05	36.48	14.23	4.31	0.75	3.73	8.79	3.43	6.69	2.61	51.96	20.27
29年目	H 52	0.99589	0.98292	0.97512	0.99186	0.3751	17.94	4.29	14.08	36.30	13.62	4.26	0.74	3.74	8.74	3.28	6.63	2.49	51.67	19.38
30年目	H 53	0.99594	0.98287	0.97507	0.99186	0.3607	17.75	4.26	14.10	36.11	13.03	4.22	0.74	3.74	8.70	3.14	6.57	2.37	51.39	18.54
31年目	H 54	0.99593	0.98282	0.97502	0.99186	0.3468	17.57	4.22	14.13	35.93	12.46	4.18	0.73	3.75	8.66	3.00	6.52	2.26	51.11	17.72
32年目	H 55	0.99593	0.98277	0.97497	0.99186	0.3335	17.39	4.19	14.16	35.74	11.92	4.13	0.73	3.76	8.62	2.88	6.46	2.15	50.82	16.95
33年目	H 56	0.99592	0.98272	0.97492	0.99186	0.3207	17.21	4.16	14.19	35.56	11.40	4.09	0.72	3.77	8.58	2.75	6.40	2.05	50.54	16.21
34年目	H 57	0.99594	0.98266	0.97486	0.99186	0.3083	17.03	4.13	14.21	35.37	10.91	4.05	0.72	3.77	8.54	2.63	6.35	1.96	50.26	15.49
35年目	H 58	0.99592	0.98261	0.97481	0.99186	0.2965	16.84	4.10	14.24	35.19	10.43	4.00	0.71	3.78	8.50	2.52	6.29	1.86	49.97	14.82
36年目	H 59	0.99591	0.98255	0.97476	0.99186	0.2851	16.66	4.07	14.27	35.00	9.98	3.96	0.71	3.79	8.46	2.41	6.23	1.78	49.69	14.17
37年目	H 60	0.99590	0.98250	0.97471	0.99186	0.2741	16.48	4.04	14.30	34.82	9.54	3.92	0.70	3.80	8.41	2.31	6.17	1.69	49.40	13.54
38年目	H 61	0.99589	0.98244	0.97466	0.99186	0.2636	16.30	4.01	14.32	34.63	9.13	3.87	0.70	3.81	8.37	2.21	6.12	1.61	49.12	12.95
39年目	H 62	0.99588	0.98238	0.97461	0.99186	0.2534	16.11	3.98	14.35	34.45	8.73	3.83	0.69	3.81	8.33	2.11	6.06	1.54	48.84	12.38
40年目	H 63	0.99587	0.98233	0.97456	0.99186	0.2437	15.93	3.95	14.38	34.26	8.35	3.79	0.68	3.82	8.29	2.02	6.00	1.46	48.56	11.83
41年目	H 64	0.99585	0.98228	0.97451	0.99186	0.2343	15.75	3.92	14.41	34.08	7.98	3.74	0.68	3.82	8.25	1.93	5.95	1.39	48.27	11.31
42年目	H 65	0.99584	0.98223	0.97446	0.99186	0.2253	15.57	3.89	14.43	33.89	7.64	3.70	0.68	3.83	8.21	1.85	5.89	1.33	47.99	10.81
43年目	H 66	0.99583	0.98218	0.97441	0.99186	0.2166	15.39	3.86	14.46	33.71	7.30	3.66	0.67	3.84	8.17	1.77	5.83	1.26	47.71	10.33
44年目	H 67	0.99582	0.98213	0.97436	0.99186	0.2083	15.21	3.83	14.49	33.53	6.98	3.61	0.67	3.85	8.13	1.69	5.77	1.20	47.43	9.88
45年目	H 68	0.99581	0.98208	0.97431	0.99186	0.2003	15.03	3.80	14.52	33.34	6.68	3.57	0.66	3.85	8.09	1.62	5.72	1.15	47.15	9.44
46年目	H 69	0.99580	0.98203	0.97426	0.99186	0.1926	14.85	3.77	14.55	33.16	6.39	3.53	0.65	3.86	8.05	1.55	5.66	1.09	46.87	9.03
47年目	H 70	0.99579	0.98198	0.97421	0.99186	0.1852	14.67	3.74	14.57	32.98	6.11	3.49	0.65	3.87	8.01	1.48	5.60	1.04	46.59	8.63
48年目	H 71	0.99578	0.98193	0.97416	0.99186	0.1780	14.49	3.71	14.60	32.80	5.84	3.44	0.64	3.88	7.96	1.42	5.55	0.99	46.31	8.24
49年目	H 72	0.99577	0.98188	0.97411	0.99186	0.1712	14.31	3.68	14.63	32.62	5.58	3.40	0.64	3.88	7.92	1.36	5.49	0.94	46.03	7.88
合計							920.78	231.27	773.34	1,925.39	1,072.96	218.85	40.19							

路線名	箇所名	車線数	延長
日本海沿岸東北自動車道 (荒川～朝日)	村上市南新保～村上市猿沢	2	20.4km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額 (百万円)	備考
①	工事費				50,894	
	改良費				21,563	
		土工	m ³	4,624,600	11,362	切土(916,000m ³)、盛土(3,708,600m ³)
		軟弱地盤改良工	m ³	114,400	1,510	
		法面工	m ²	496,670	1,944	切土法面、盛土法面
		擁壁工	式	1	1,545	補強土壁、ブロック積擁壁、L型擁壁等
		管渠工	m	834	203	
		函渠工	m	2,685	3,129	
		排水工	m	18,888	1,154	
		中央分離帯工	m	20,500	320	
		雑工	式	1	397	機能補償道路(12,500m)等
	橋梁費				14,509	
		100m以上	m	3,008	11,684	鋼橋7橋
		100m未満	m	419	2,825	鋼橋4橋、PC橋7橋
	トンネル費				902	
		NATM	m	228	902	1本(下り線)
	IC・JCT費				3,208	
		IC	箇所	3	3,208	ダイヤモンド型(1)、トランペット型(1)、暫定端末IC(1)
	舗装費				2,607	
		車道舗装	m ²	227,660	2,607	
	付帯施設費				4,824	
		交通管理施設工	式	1	4,824	標識工、防護柵工、道路照明等
	雑費				3,281	
		埋蔵文化財調査	式	1	3,199	
		重金属含有土壌モニタリング	式	1	82	
②	用地及補償費				14,200	
	用地費		m ²	1,126,963	9,494	
		宅地	m ²	53,847	1,427	
		田	m ²	776,839	6,836	
		畑	m ²	40,505	385	
		山林	m ²	255,772	742	
		その他	m ²	20,065	104	
	補償費		式	1	4,706	
③	間接経費		式	1	10,238	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費
③	調査設計費		式	1	3,255	①+②の5%
④	間接費		式	1	651	①+②の1%(通信施設の維持修繕費等)
⑤	予備費		式	1	6,332	
	全体事業費				75,332	

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用

路線名	箇所名	車線数	延長
日本海沿岸東北自動車道(荒川～朝日)	村上市南新保～村上市藤沢	2車	20.4km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/年)	備考
維持費	km	20.4	164	巡回、清掃、除草、除雪等
修繕費	式	1	451	路面補修、構造物の点検・補修等
維持管理費合計			615	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。